Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

No. 35.

(No. 1947.) Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. November 1838.

cf. auch Gesetz über Aktiengesellschaften v. 9. Nov. 1843 GS. pro 1843 pag. 341.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahn-Unternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staats-Raths, wie folgt:

§. 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der Bahnlinie, sowie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Aktien-Kapitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben, nach den bereits ertheilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instruktionen, einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilt, so hat das Handelsministerium, unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maaßgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktien-Kapital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammengetreten sey.

§. 2. Hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

1) die Aktien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;
2) die Ausgabe der Aktien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimsscheine ꝛc. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, ertheilt werden;
3) der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrages der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den

(Ausgegeben zu Berlin den 24. November 1838.)

den Fall, daß die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Konventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen, zulässig;

4) nach Einzahlung von 40 Prozent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Aktie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie
   a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder
   b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat.

   Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluß ist beim Ausschreiben der nächsten Partialzahlung bekannt zu machen.

5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4. für die erste gegeben worden sind.

6) Wenn nach Einzahlung von 40 Prozent die ferneren Partialzahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder
   a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen,
      oder
   b) denselben, unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten betheiligt waren, dürfen neue Aktienzeichnungen zugelassen werden.

§. 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen; es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden seyn.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandats-Verträge. Mittelst der Bestätigung des Statuts, welches durch die Gesetzsammlung zu publiziren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft ertheilt.

§. 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten, eben so sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§. 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung stattfinden.

§. 6. Zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus, ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Gelddarlehnen (womit der Kauf auf Kredit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§. 7.

§. 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig.

§. 8. Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahn-Anlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

1) auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
2) auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
3) auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes ꝛc., bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
4) auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und
5) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahn-Anlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nr. 1—5.) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Regierung, mit Vorbehalt des Rekurses an das Ministerium, zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waaren-Magazine und dergleichen, nicht den unter Nr. 5. gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen.

§. 9. Außer dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Wegen, der Materialien-Gewinnung ꝛc., ebenso, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststraßen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den, in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Regierung, vorbehaltlich des Rekurses an das Handelsministerium, zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, sowie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche, in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§. 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§. 8. Nr. 3), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach §. 8.) der Gesellschaft fortwährend zu überlassen, oder (nach §. 9.) gegen Ersatz der Werthsverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig seyn, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§. 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das Allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§. 8—11. Theil I. Titel 11. Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerths, das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben, und wird nöthigen Falls von der Regierung hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, soweit das Allgemeine Landrecht daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Ausübung des Expropriationsrechts (§. 8.) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§. 12. Wenn bei der Entschädigung, außer dem Eigenthümer, auch Realberechtigte in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Regierung ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Kaution gestellt werden soll, in welchem letzten Fall die Gesellschaft, vom Zeitpunkt der Uebergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§. 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§. 9.) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§. 11.), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Kaution verlangt werden, in welchem Falle die Regierung die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§. 14. Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluths-Anlagen ꝛc. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben.

§. 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche nach §. 8. der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die, für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung, auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen.

§. 16. Hat die Gesellschaft ein nach §. 8. der Expropriation unterworfenes Grundstück, sey es durch Expropriation oder durch freien Vertrag erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Vorkauf ein-

eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§. 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§. 16.) verkleinerten Grundstücks.

§. 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in solchem Fall zu jeder Zeit geltend machen, bestreitet die Gesellschaft das Daseyn der im §. 16. bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgiebt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthsverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§. 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, sowie den angebotenen Kaufpreis dem nach §. 17. berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterläßt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§. 20. Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§. 21. Das Handelsministerium wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§. 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu ertheilt worden.

§. 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicher-

Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, sie kann hierzu im Verwaltungswege angehalten werden.

jetzt: RGBl. 1940 S. 691

§. 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadensersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.

§. 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des §. 45., der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Konkurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen- als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muß jedoch

1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und

2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt ist.

§. 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§. 28—31. vergl. mit §. 45.), die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium, nach Prüfung aller Verhältnisse, angemessen findet, denselben eine Konzession zu ertheilen.

§. 28. Auf solche Konkurrenten sind, in Ansehung der Bahn-Polizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schaden-Ersatz, dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§. 23. 24. 25. für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§. 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, daß durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverflossenen Jahren,

1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluß der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,

2) der statutenmäßige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für außergewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,

3) die

3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschließlich der im §. 38. gedachten) gedeckt werden können; woneben außerdem

4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender, Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlage-Kapitals, zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maaßgabe jedoch, daß dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Kapitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Prozent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Prozent des Anlage-Kapitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Kapital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte, Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grund-Kapitals bewirkt worden sind.

§. 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebs-Periode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniß der

auf die Bahn und deren Zubehör

und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar

verwendeten Anlage-Kapitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im §. 29. Nr. 4. gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem §. 29. Nr. 1—3. bezeichneten Ausgabe-Positionen zusammengenommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.

2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Zentnerzahl der Güterfracht nach Verhältniß des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniß auf Zentner-Einheiten zu reduziren.

3) Die zu 1. ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Zentner-Einheiten reduzirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2. getheilt, ergiebt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Zentner Waare.

Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Güter-Transport stattgefunden, so soll bei der Reduktion zu 2.

hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz
hinsichtlich des Güter-Transports aber ein Durchschnittssatz

angenommen werden.

4) Die schließliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduktion auf Personen- oder Zentner-Ein-

Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Güter-Transport.

§. 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretende Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmäßig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§. 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld-Tarifs nach §§. 29. und 30. erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Prozent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Kapitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

1) den Fracht-Tarif (sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handelsministeriums nicht erhöhet werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmäßigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch

2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

§. 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschließlich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Prozent des in dem Unternehmen angelegten Kapitals ergiebt, müssen die Fuhrpreise in dem Maaße herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese zehn Prozent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür in §. 29. verstattete Maximum von zehn Prozent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Prozent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Prozent der in dem gesammten Unternehmen angelegten Kapitale ergeben.

§. 34. Um die Ausführung der in den §§. 29—33. gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgesetzten Regierung einzureichen.

§. 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Fracht-Tarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Rekurses an das Handels-Ministerium, der Regierung zu.

§. 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.
3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig seyn werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.
5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Freipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.
6) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, so ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

§. 37. Wird eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn verstattet (§. 27.), so sind die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer. (§. 36.) Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Ertheilung der Konzession Bedacht zu nehmen

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Aktien-Kapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten konzessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu

zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36. zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahn-Gesellschaften befreit.

§ 39 gilt nicht in Hannover;

§. 39. Der Ertrag der im §. 38. vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§ 40 gilt nicht in Hannover;

§. 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§ 41 gilt nicht in Hannover;

§. 41. Sollte künftig eine Konkurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§. 27.), so wird den Konkurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe aufgelegt und darüber in der Konzession das Nöthige bestimmt werden.

§. 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, gefordert werden.
2) Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem, zufolge des §. 31., eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.
3) Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.
4) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:
   a) der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Aktionaire im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.
   b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.
   c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, son-

dern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.

d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§. 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§. 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden, anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums, den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung, oder in einer Seiten-Verbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im §. 26. gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§. 26.) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.

§. 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§. 1.), ein beständiger Kommissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§. 47. Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§. 49. Wir behalten Uns vor, nach Maaßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze ge-

gebenen

gebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Konzessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits konzessionirten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu konzessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§. 38.) und, sofern von künftig zu konzessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Konzession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 3. November 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.
Graf v. Alvensleben. v. Stülpnagel.
für den Kriegsminister.

Beglaubigt:
Düesberg.

Bei Berathung des in der Gesetzsammlung erschienenen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen (3 Novbr. 1838. Ges. Samml. S. 505–516.) ist es nothwendig befunden worden, in Ansehung der Prüfung der Anträge auf Concessionirung von Eisenbahnanlagen gewisse allgemeine Grundsätze aufzustellen, um eine mehrseitige Erwägung dieser Anträge und der für die Ausführung der projektirten Unternehmungen etwa zu stellenden besonderen Bedingungen vorangehen zu lassen, bevor die Allerhöchste Genehmigung dafür nachgesucht wird.

Das Staatsministerium hat daher die Grundsätze und Gesichtspunkte, nach welchen die Prüfung solcher Anträge zu veranlassen ist, in einer von des Königs Majestät genehmigten Instruction, vorbehaltlich der in den einzelnen Fällen etwa zu ertheilenden besonderen Anweisungen, im Allgemeinen festgestellt. Von dieser Instruction (Anl. A.) und den zur Erläuterung derselben beigefügten Bemerkungen erhalten Euer ꝛc. in den Anlagen Abschriften zur gefälligen Kenntnißnahme, mit dem Ersuchen, bei vorkommenden Fällen sowohl Ihrerseits darnach zu verfahren, als auch die Regierungen demgemäß mit Anweisung zu versehen.

Ein Theil der in der Instruction enthaltenen Bestimmungen erscheint, da solcher auch für das Publikum von Interesse ist, zur öffentlichen Bekanntmachung geeignet.

Es sind daher in der Anlage die zur Kenntniß des Publikums zu bringenden Bestimmungen über die Begründung und Prüfung der Anträge auf Concessionirung von Eisenbahn-Anlagen zusammengestellt worden. Ew. ꝛc. wollen diese Bestimmungen sowohl durch die Amtsblätter als durch die Zeitungen öffentlich bekannt machen und ein Exemplar der Bekanntmachung dem mitunterzeichneten Finanzminister einsenden, damit in vorkommenden Fällen darauf verwiesen werden könne.

Berlin, den 30 November 1838.

Das Staatsministerium.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

von Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.

v. Alvensleben. v. Werther.

Für den Kriegsminister.

v. Stülpnagel.

A

A.

Bestimmungen.

über die Prüfung der Anträge auf Concessionirung von Eisenbahnanlagen.

§1. Jeder Antrag auf Concession für eine Eisenbahnanlage zur allgemeinen Benutzung wird an den Chef des Handels-Departements gerichtet.

Dieser Antrag muß durch den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens begründet werden. Dazu gehört, daß aus zuverlässigen Quellen, so weit sie zugänglich sind, die Erheblichkeit des jetzigen Verkehrs, des Personen-Verkehrs sowohl, als des Güter-Transports, zwischen den durch die Eisenbahn zu verbindenden Punkten angegeben werde, und daß die hauptsächlichsten Gegenstände des Waaren-Transports bezeichnet werden. Außerdem ist die gewählte Bahnlinie, so weit als nach vorläufiger Prüfung möglich, genau anzugeben, und die Motive, welche die Wahl bestimmt haben, seien es technische oder sonstige, sind vollständig darzulegen.

Endlich muß durch Beifügung einer Skizze der Terrainverhältnisse, unter spezieller Angabe der für die Bahn anzunehmenden stärksten Ansteigungen und des kleinsten Halbmessers der vorkommenden Krümmungen, so wie der Mittel zur Überwindung der hieraus oder sonst aus den Terrainverhältnissen hervorgehenden Schwierigkeiten, die technische Ausführbarkeit der gewählten Linie ersichtlich gemacht, und ein möglichst vollständiger Überschlag der Ausführungs- und Unterhaltungs-Kosten beigefügt werden.

§2. Von Seiten des Chefs des Handels-Departements wird zunächst die allgemeine Zuläßigkeit des Unternehmens geprüft.

§3. Ist solche nicht anzuerkennen, so wird derselbe den Antrag mit seinem Gutachten dem Staatsministerium vorlegen.

§4. Im entgegengesetzten Falle kommunizirt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Entwurf dem Kriegsministerium zur Erklärung über die Zulässigkeit und Zweckmäßigkeit der Bahnanlage in militairischer Beziehung, und setzt alle übrigen Departements davon vorläufig in Kenntniß, daß die nähere Prüfung des gestellten Antrags durch die Provinzialbehörden veranlaßt werden solle.

Wird

Wird hingegen von Seiten eines anderen Departements ein Bedenken gefunden, so ist darüber unverweilt dem Chef des Handels-Departements zum Zweck der weiteren Erörterung Mittheilung zu machen.

§5. Werden dagegen solche Bedenken nicht zur Sprache gebracht, so läßt der Chef des Handels-Departements den vorgelegten Antrag dem Oberpräsidenten der Provinz zugehen, um solchen durch die Regierungen, welche dabei betheiligt sind, begutachten zu lassen, und demnächst sein eigenes Gutachten zu erstatten.

Die Prüfung wird gerichtet:

1, auf die Erörterung der für die Nützlichkeit der Anlage angeführten Gründe;

2, auf die technische Ausführbarkeit des Unternehmens und die muthmaßliche Zulässigkeit der angenommenen Kosten;

3, auf die denselben aus allgemeinen landespolizeilichen Rücksichten etwa entgegenstehenden Hindernisse;

4, auf die mit der nachgesuchten Concession möglicher Weise in Widerspruch tretenden Privatgerechtsame, besonders wenn dadurch Entschädigungs-Ansprüche gegen den Staat oder gegen die Gesellschaft begründet werden könnten;

5, auf die für die Feststellung der Bahnlinie, oder für Veränderungen der in Vorschlag gebrachten, in Betracht kommenden partikulären Interessen;

6, auf die Solidität der an die Spitze des Unternehmens getretenen Personen;

7, auf die Vorschläge wegen Zusammenbringung der Fonds, wobei besonders die Maßregeln zu berücksichtigen sind, welche zu nehmen sein werden, um Aktienschwindel zu verhüten;

8, auf die für den Verkehr wünschenswerthen künftigen Fortsetzungen der Bahn, auf die Wahrscheinlichkeit künftiger Zweigbahnen, und auf die für Erleichterung solcher Anlagen räthlich scheinenden Vorbehalte.

Es bleibt den Regierungen dabei überlassen, in welcher Weise sie von den Landräthen und von den Communalbehörden größerer Orte, so wie von einzelnen durch Gewerbs- und sonstige Verhältnisse zu einem Urtheil in der Sache berufenen Personen, Information einziehen wollen.

§6. Melden sich während der Prüfungs-Verhandlungen andere Unternehmer für dieselbe Anlage oder für eine Fortsetzung und Erweiterung derselben, so ist auch die Prüfung solcher späteren Vorschläge zu veranlassen, damit von den gemachten Anerbietungen diejenigen gewählt werden können, welche den allgemeinen Interessen am meisten zuzusagen scheinen.

§7

§ 7. Die an den Chef des Handels-Departements zurückgehenden Materialien werden den betheiligten Verwaltungs-Chefs mitgetheilt, denen es anheimgestellt bleibt, zur Vermeidung schriftlicher Votirens, ihre Referenten zur Prüfung der gemachten Vorschläge zusammentreten zu lassen. Findet sich dabei ein erheblicher Mangel in den ökonomischen oder technischen Grundlagen des Plans, so werden die Verhandlungen dem Chef des Handels-Departements wieder vorgelegt, um solche ergänzen zu lassen. Erscheinen dagegen die Verhandlungen vollständig, so proponirt die Commission die der Ausführung derselben zu stellenden speziellen Bedingungen.

§ 8. Der darüber erstattete Bericht gelangt durch den Chef des Handels-Departements an das Staatsministerium, welches über die Zulässigkeit und Gemeinnützigkeit des Unternehmens berathet, und wenn solche anerkannt wird, für die Ertheilung der Genehmigung an Se. Majestät berichtet.

§ 9. Der Antrag an des Königs Majestät wird gerichtet:

a, auf die Concessionirung zur Bildung einer Gesellschaft behufs Ausführung des Unternehmens mit einem bestimmten Actienkapital, unter den allgemeinen für derartige Unternehmungen festgestellten Bedingungen, mit Hinzufügung der für den speziellen Fall etwa noch erforderlichen besonderen Bedingungen und Klauseln;

b, auf die Genehmigung zur Ausführung des Baues, nach erfolgter Bestätigung des Gesellschafts-Statuts;

c, auf die Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen wegen Expropriation auf das genehmigte Unternehmen;

§ 10. Die Allerhöchste Genehmigung zur Anlage einer jeden Eisenbahn wird dem Statute der Gesellschaft, dessen weitere Bekanntmachung durch die Gesetz-Sammlung erfolgt, vorgedruckt.

Berlin, den 30 November 1838.

Königliches Staatsministerium.

Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

v. Altenstein. v. Kamptz. Mühler. v. Rochow. v. Nagler.

von Alvensleben. v. Werther.

Für den Kriegsminister

v. Stülpnagel.

ad 3384. Über das [illegible] der Telegraphisten zu Telegraphisten bezüglich der [illegible]
der Telegraphisten auf den durch Telegraphisten [illegible] nach [illegible] Telegraphisten neue Aufstellung
[illegible] die neuen [illegible] der [illegible]) s. alte [illegible] I. 5 [illegible]
[illegible] N5 sub 42 ex. II 8591/74 ([illegible])